



Faculty of Business Administration

Corvinus University of Budapest  
Faculty of Business Administration

---

CLP 2/2017

A logisztikai tevékenységek alapvető  
szerződéstípusai I.

A fuvarozási szerződés

Bán Dániel

ISSN 2416-0415

**CORVINUS LAW PAPERS**



## **Corvinus Law Papers**

**CLP – 2/2017**

The primary purpose of the Corvinus Law Papers (CLP) is to publish the results of research projects performed by those connected to the Department of Business Law as research reports, working papers, essays and academic papers. The CLP also publishes supplementary texts to be used for practical and theoretical training of students.

### **Editor-in-chief:**

Dániel Deák (Professor of Law, Corvinus University of Budapest, Faculty of Business Administration, Department of Business Law)

Contact: [daniel.deak@uni-corvinus.hu](mailto:daniel.deak@uni-corvinus.hu)

### **Editor:**

Dániel Bán (Senior Lecturer, Corvinus University of Budapest, Faculty of Business Administration, Department of Business Law)

Contact: [daniel.ban@uni-corvinus.hu](mailto:daniel.ban@uni-corvinus.hu)

### **Address of the Editorial Board:**

Corvinus Law Papers – Editorial Board  
H-1093 Budapest, Fővám tér 8. II/240., 242.1

### **Publisher:**

Corvinus University of Budapest  
Faculty of Business Administration  
H-1093 Budapest, Fővám tér 8.

### **Responsible for the edition:**

Dániel Deák, Professor of Law

**ISSN 2416-0415**

# A logisztikai tevékenységek alapvető szerződéstípusai

## I.

### A fuvarozási szerződés

*Bán Dániel*

*Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdasági Jogi Tanszék*

*e-mail: daniel.ban@uni-corvinus.hu*

**Absztrakt:** a jelen munka a logisztikai szektorban használt szerződéstípusok közül a fuvarozási szerződés alapvető jellegzetességeit – elsősorban oktatási célú megközelítésben – ismerteti.

**Kulcsszavak:** logisztika, fuvarozás, árutovábbítás, felelősség, kártérítés

### I. A fuvarozási szerződés fogalma, funkciója és szabályozása

A fuvarozási tevékenység középpontjában valamely ingó dolog (küldemény) fizikai továbbításába áll, amelynek teljesítésére – mint meghatározott eredmény elérésére – vállal kötelezettséget a fuvarozó. A küldemény *tényleges továbbítása* és az *eredmény elérésének elvállalása* a két legfontosabb specifikum, amelyek segítségével a fuvarozás a szállítmányozástól elhatárolható.<sup>1</sup> Ez az elhatárolás azért rendkívül fontos, mert a gyakorlatban a fuvarozói és szállítmányozói tevékenységek sokszor összemosódnak. Különösen a nemzetközi fuvarpiacon érzékelhető jelenség, hogy a fuvarozó társaságok gyakran végeznek a küldemény továbbításával összefüggő kiegészítő tevékenységeket is, amelyek a fuvarozás megszervezésével kapcsolatosak, és fordítva: egyre gyakoribb az is, hogy a nemzetközi szállítmányozók az áru fizikai továbbítását maguk végzik, vagy azt ugyan másra bízják, de az árutovábbítás egészére, mint eredmény elérésére vállalnak kötelezettséget. Ez a jelenség az 1970-es évek óta a fuvarozás és a szállítmányozás *integrálódási folyamataként* ismert.<sup>2</sup> Az integrálódás következtében egyre nehezebbé váló elhatároláshoz a bírói gyakorlat nyújthat megfelelő szempontokat.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Martonyi János: Elhatárolási kérdések a fuvarozás és a szállítmányozás köréből. Jogtudományi Közlöny, 1980/9. 570.

<sup>2</sup> Patassy Benedek: A szállítmányozás és a fuvarozás integrálódásának folyamata. Magyar Jog, 1982/5. 440-453.

<sup>3</sup> A Legfelsőbb Bíróság Gf.III.30.200/1995. számú határozatában például a következőket emelte ki: „[...] fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó díjazás ellenében köteles a küldeményt a rendeltetési helyére továbbítani, és a címzettnek kiszolgáltatni. E meghatározásból alapvető fontosságú az a tény, hogy a küldeményt a fuvarozó maga köteles a rendeltetési helyre továbbítani, amivel kapcsolatban a jog csak annyi engedményt tesz, hogy [...] megengedi, hogy a fuvarozó a küldemény továbbítását más fuvarozóra bízhatja. Ez azonban csak egy esetenkénti lehetőség, és kizárólag a fuvarozót illeti meg, tehát azt, aki egyébként maga is képes arra, hogy küldeményt a rendeltetési helyre továbbítson, és ezt általában meg is teszi. A [...] szállítmányozási szerződés alapján a szállítmányozó köteles valamely küldemény továbbításához szükséges fuvarozási és egyéb szerződéseket a saját nevében és megbízója számlájára megkötni, valamint a küldemény továbbításával kapcsolatos egyéb teendőket elvégezni, a megbízó pedig köteles az ezért járó díjat megfizetni. A szállítmányozó tehát – a főszabály szerint – ténylegesen nem végez fuvarozást, hanem az ezzel kapcsolatos szervező tevékenységet látja el.”

A Fővárosi Ítéltábla 11.Gf.41.568/2003/4. sz. határozatában pedig a következőkre hívta fel a figyelmet: „Önmagában az a körülmény, hogy a fuvaroztatóval jogviszonyban álló kötelezett nem maga végzi a fuvarozást, még nem értékelhető akként, hogy a felek között szállítmányozási szerződés jött létre. A fuvarozási és

A fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó nem csupán a küldemény meghatározott helyre történő továbbítására köteles, hanem arra is, hogy ott a küldeményt a címzett számára az erre vonatkozó szabályok szerint átadja. A küldemény címzettnek való átadása az ún. *kiszolgáltatás*, amely egyben a fuvarozás utolsó létszaka is. Ebből következik, hogy a fuvarozó a fuvarozási feladatot nem egyszerűen a küldemény rendeltetési helyre való eljuttatásával, hanem a címzett részére történő szerződészerű kiszolgáltatással látja el.

A fuvarozási szerződés ún. *hárompólusú jogviszonyt* hoz létre. Noha a fuvarozási szerződésnek az alanyai a feladó és a fuvarozó, a szerződéses jogviszonyban azonban egy harmadik pólus, nevezetesen a címzeti érdekepozíció is szerephez jut: a feladó és a fuvarozó közötti megállapodás célja ugyanis az, hogy a fuvarozó a küldeményt a címzethez juttassa el, és azt a címzettnek szolgáltatassa ki (megjegyezzük ugyanakkor, hogy annak nincs akadálya, hogy a feladó és a címzett személye egyébként egybeessen). Ezt a sajátos hárompólusú szituációt a Ptk. akként kezeli, hogy a címzett számára bizonyos jogosultságokat rögzít, kötelezettségeket azonban – minthogy formálisan nem szerződő fél – csak kivételesen és szűk körben ró rá.

A fuvarozási szerződés közvetlen tárgya a *küldemény továbbítása*, mint a fuvarozó által kifejtendő ún. *facere* tevékenység, a szerződés közvetett tárgya pedig a *küldemény*. A Ptk. nem határozza meg a küldemény fogalmát, a kódex kontextusából csupán annyi szűrhető le, hogy az az ingó dolog tekinthető küldeménynek, amelyet a fuvarozó a feladótól fuvarozásra átvész, és amelynek a rendeltetési helyre történő továbbítására a szerződés alapján köteles. Egyes ágazati fuvarjogi jogszabályok – a Ptk. megoldásával ellentétben – ugyanakkor esetenként pontosan meghatározzák a küldemény fogalmát, és különbséget tesznek az egyes ún. *küldeménytípusok* (kocsirakományú küldemény, darabáru küldemény, stb.) között. A küldemény fogalmával kapcsolatban fontos megjegyezni azt is, hogy az egyes fuvarozási ágazatokra irányadó jogszabályok speciális rendelkezéseket tartalmazhatnak az ún. *fuvarképesség* tekintetében is. Ebben a körben meg kell különböztetni azokat az árukat, amelyek minden további nélkül fuvarképesek (fuvarozhatók), illetve azokat, amelyek csak feltételesen fuvarozhatók, vagy a fuvarozásból kizártak. Az ilyen speciális küldemények (például levélpostai küldemények, pénz, műkincsek, holttestek, stb.) fuvarozására speciális jogszabályok irányadók.

A fuvarozó – amennyiben a felek nem állapodtak meg kifejezetten ingyenes fuvarozásban – a fuvarfeladat teljesítéséért *fuvardíjat* követelhet. A fuvardíj megfizetésére a Ptk. 6:257. § értelmében a feladó köteles. A fuvardíj összegét a felek rendszerint előre meghatározzák keretszerződésükben, vagy az eseti fuvarozási szerződésben. Különösen a tengeri, a légi és a vasúti fuvarozás körében gyakori, hogy a fuvardíjat a *fuvarozó előzetesen közzétett díjszabására utalással* határozzák meg a szerződő felek. Ez a gyakorlatban az esetek döntő többségében akként történik, hogy a fuvarozó az előzetesen közzétett díjszabására hivatkozva ad fuvarozási ajánlatot a feladónak, aki azt a díjszabás szerinti feltételekkel fogadja el.

A felek erre irányuló megállapodása esetén előfordulhat azonban az is, hogy a konkrét fuvarfeladat teljesítéséért járó díj pontos összegét a fuvarlevélbe bejegyzett adatok (például: a küldemény össztömege, valamint a fuvarozási útvonal hossza) alapján kell meghatározni.

---

szállítmányozási szerződés elhatárolásánál annak van döntő jelentősége, hogy szállítmányozási szerződésnek csak az a megállapodás minősülhet, melyben a kötelezettség a küldemény továbbításához szükséges fuvarozási és egyéb – szintén a küldemény továbbítása érdekében létrejövő – szerződés megkötésére, valamint a küldemény továbbításával kapcsolatos egyéb teendők (ún. reálcselekmények) elvégzésére vonatkozik. A szállítmányozó nem a fuvarozás elvégzésére, hanem a megfelelő fuvarozó kiválasztására és a fuvarozási szerződés megkötésére köteles.”

Ilyenkor a fuvarlevélbe bejegyzett és a díjszámítás alapjául szolgáló adatok pontossága mellett a törvény *megdönthető vélelmet* állít fel.

A Ptk. nem tartalmaz kifejezett rendelkezést a fuvarozót – a fuvardíjon felül – esetlegesen megillető *költségtérítéssel* kapcsolatban. A fuvarozó költségigénye azonban a vállalkozási szerződés szabályaiból levezethető.<sup>4</sup> Mindezekre tekintettel a fuvarozás teljesítésével kapcsolatban felmerülő költségek közül a fuvarozó kizárólag azokat követelheti, amelyek az *érdekkörén kívüli okból* merültek fel, és amelyekkel a szerződéskötéskor *nem kellett számolnia*. Ilyen költség lehet különösen a feladó – vagy a címzett – utasításával vagy rendelkezésével kapcsolatban felmerülő többletköltség, illetve a fuvarozási akadály folytán előálló költségek. A fuvarozó költségigényével összefüggésben az ún. *állásdíj típusú költségek* megtérítése áll a legtöbbször a jogviták középpontjában. Az állásdíj jellemzően a fuvarozó tulajdonában vagy használatában lévő fuvareszközök, illetve konténerek *időn túli igénybevétele esetén* merül fel, és alkalmazása azt a célt szolgálja, hogy a fuvarozó *elmaradt hasznát* fedezze. A fuvareszköz időn túli használata folytán ugyanis a fuvarozó a lekötött fuvareszközt csak egy későbbi időponttól tudja ismételten hasznosítani.

Az állásdíj polgári jogi természetével kapcsolatban a Legfelsőbb Bíróság Pf.VIII.24511/2002/3. sz. határozatában a következőket emelte ki: az állásdíj rendeltetése az, hogy a fuvarozónak a saját érdekkörén kívül eső fuvarozási akadály miatt a fuvareszköz átmeneti hasznosíthatatlansága folytán keletkezett veszteségét pótolja. Az állásdíj megtérítésének kötelezettsége alól a fuvaroztatót nem mentesíti az, hogy a fuvarozási akadály nem az ő felróható magatartásának a következménye. Az állásdíj tehát *objektív jogkövetkezmény*, amelynek viselése alól a kötelezett csak akkor mentesülhet, ha bizonyítja, hogy az a fuvarozó érdekkörében bekövetkezett akadály miatt merült fel.

Amint már utaltunk rá, a fuvarozó nem csupán arra köteles, hogy a küldeményt a rendeltetési helyre továbbítsa, és a címzettnek kiszolgáltassa, hanem arra is, hogy a küldeményt *épségben* szolgáltatassa ki a címzettnek. Ebből következik, hogy ha a fuvarozó az épségben való kiszolgáltatás követelményének nem tesz eleget, akkor a szerződésben meghatározott teljes fuvardíjra nem jogosult. A felek által a szerződésben megállapított fuvardíj ugyanis a fuvarozó szerződésszerű teljesítésének ellenértékeként került meghatározásra. Ennek figyelembevételével mondja ki a Ptk. azt, hogy *a küldemény teljes vagy részleges elveszése vagy megsemmisülése esetén* a fuvarozó fuvardíjra vagy annak arányos részére nem tarthat igényt, kivéve, ha bizonyítja, hogy a küldemény elveszését vagy megsemmisülését ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje, vagy a kárt elhárítsa. Vagyis a küldemény megsemmisülése, illetve teljes elveszése esetén – főszabály szerint – a fuvarozó fuvardíjra egyáltalán nem jogosult, részleges elveszés esetén pedig csak arányos díjigényt érvényesíthet. Ha azonban az elveszés vagy megsemmisülés tekintetében a fuvarozót felelősség nem terheli, az általános szerződészegési szabályok (különösen a hibás teljesítésre vonatkozó normák) és a vállalkozási szerződés szabályai (különösen a lehetetlenülésre irányadó speciális szabályok) által állított korlátok között arányos díjra tarthat igényt.

A fuvarozási tevékenység lényege – ahogy erről korábban már volt szó – a küldemény fizikai továbbításában ragadható meg. A fuvarozó a küldemény továbbítására és a címzettnek történő kiszolgáltatásra mint, *eredmény elérésére* vállal kötelezettséget. A fuvarozási szerződés tehát *vállalkozási típusú eredménykötelmet* hoz létre. Ebből következik, hogy a vállalkozási szerződésre irányadó bizonyos szabályokat (például a feladó utasítási és ellenőrzési joga, illetve a fuvarozó díj- és költségigénye tekintetében) a fuvarozási szerződésekre is mutatis mutandis alkalmazni kell.

---

<sup>4</sup> Lásd a Ptk. 6:245. § (1) bekezdését.

Jogalkalmazási szempontból rendkívül fontos, hogy a Ptk. fuvarozási szerződésről szóló XXXVIII. Fejezete csupán a fuvarozási szerződésekre irányadó *háttérszabályokat* rögzíti. A fuvarozásra vonatkozó részletszabályokat – fuvarozási ágak és a fuvarozás belföldi, illetve nemzetközi jellege szerint – speciális jogszabályok tartalmazzák. A *belföldi fuvarozást* érintő legfontosabb jogszabályok: a KÁSZ és a VÁSZ. A *nemzetközi fuvarozásra* alkalmazandó legfontosabb jogforrások: a CMR Egyezmény, a COTIF – CIM Egyezmény, az SZMGSZ Megállapodás, a CMNI Egyezmény, a hajóselismervényekre vonatkozólag az 1924. évi augusztus hó 25. napján Brüsszelben kelt Egyezmény (becikkelyezte: az 1931. évi VI. törvény), valamint a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény (kihirdette: a 2005. évi VII. törvény).

## II. A fuvarlevél

A Ptk. főszabály szerint nem teszi kötelezővé fuvarlevél kiállítását. Ebből következően a fuvarlevél kiállítása nem tekinthető a fuvarozási szerződéssel szemben támasztott alaki követelménynek, így a fuvarlevél kiállításának esetleges elmaradása nem érinti a fuvarozási szerződés érvényességét.

A fuvarlevél *a bejegyzett adatok és tények valóságát* – az ellenkező bizonyításáig – *bizonyítja*, feltéve, hogy a fuvarlevelet mind a feladó, mind a fuvarozó aláírta, és hogy tartalmazza legalább a küldemény átvételének és kiszolgáltatásának helyét, az átvétel időpontját, a feladó, a címzett és a fuvarozó nevét és címét, valamint a küldemény lényeges tulajdonságait. A küldemény lényeges tulajdonságai közül a Ptk. a küldemény megnevezését, csomagolási módját, veszélyességét, valamint mennyiségét tekinti relevánsnak. Abban az esetben, ha a fuvarlevél ezeknek az alaki és tartalmi előírásoknak megfelel, – az ellenkező bizonyításáig – bizonyítja a fuvarozási szerződés létrejöttét, a küldemény fuvarozó általi átvételét, valamint azt, hogy a küldemény és annak csomagolása az átvételkor külsőleg jó állapotban volt, végül pedig azt is, hogy a küldemények száma a fuvarlevélben közölttel megegyezik.

A Ptk. a fuvarlevélbe jegyzett adatok és tények valósága mellett tehát *megdönthető vélelmet* állít fel, vagyis a fuvarlevélbe foglaltakkal szemben bizonyításnak van helye. Fontos ugyanakkor, hogy a küldemény és a csomagolás külső állapotára, valamint a küldemények számára nézve a fuvarlevélbe tett bejegyzések valóságához csak akkor kapcsolódik vélelem, ha a fuvarozó a küldemény átvételekor nem tett fenntartást.

Noha a Ptk. kifejezetten nem említi, érdemes rögzíteni, hogy bizonyos fuvarlevél-típusok – a speciális ágazati fuvarjogszabályok rendelkezései folytán – értékpapírnak minősülnek. Ilyenkor a fuvarlevélhez nem csupán a Ptk. szerinti megdönthető vélelem, hanem tulajdonosi (rendelkezési) jog is kapcsolódik. Erre leginkább a tengeri fuvarjogban van példa, ahol a tengeri fuvarlevél (Bill of Lading, B/L) egyes fajtái *forgatható értékpapírként* is funkcionálnak. Ez azzal a következménnyel jár, hogy a Bill of Ladingen feltüntetett küldemény adott esetben a Bill of Lading birtokosának is kiszolgáltatatható. Egyébként – ha a fuvarlevél nem minősül értékpapírnak – a fuvarlevél birtokosa nem követelheti, hogy a küldeményt az ő részére szolgáltatassák ki. Ennek követelésére ugyanis a Ptk. alapján kizárólag a címzett vagy a feladó jogosult.

### III. A fuvarozás előkészítő szakasza

#### 1. A küldemény csomagolása és címkézése

A Ptk. a feladó kötelezettségévé teszi a küldemény *megfelelő csomagolását* és a küldemény továbbításához, illetve kezeléséhez szükséges *okmányok átadását*. Ezeken túlmenően – elsősorban praktikus megfontolásokból és a küldemény megóvásának biztosítása érdekében – a törvény kifejezetten rögzíti azt is, hogy a feladó a küldemény fuvarozás során történő *kezeléséhez szükséges információkat* is köteles feltüntetni.

A küldemény csomagolására tehát a feladó köteles, feltéve természetesen, hogy a fuvarozandó küldemény csomagolható. Vannak ugyanis olyan áruféleségek, amelyek csomagolása a dolog természeténél fogva kizárt, vagy legalábbis szükségtelen. Ez a helyzet például azoknál a küldeményeknél, amelyeket nagy mennyiségben ömlesztve továbbítanak (kőolaj, sóder, kavics, homok, stb.). Ilyenkor a csomagolásra vonatkozó szabályok értelemszerűen nem kerülnek alkalmazásra. Ezekben az esetekben az ömlesztve fuvarozott küldemény sajátosságainak megfelelő speciális fuvareszköz kiállítása, illetve a küldemény megfelelő – speciális – rögzítése merülhet fel feladói többletkötelezettségként.

A törvény a csomagolás módjára nézve annyit rögzít, hogy annak alkalmasnak kell lennie a küldemény megóvására, és – sem a küldemény, sem a csomagolás – nem veszélyeztetheti mások személyét vagy vagyonát. Ha ezen felül a fuvarozási szerződés további követelményt nem támaszt, akkor bármilyen olyan csomagolás alkalmazható, amely a küldemény épségét a fuvarozás – és az esetlegesen ahhoz kapcsolódó raktározás, illetve kezelés – során megóvjá. Mindez általánosságban azt jelenti, hogy a csomagolásnak a küldeményt *a fuvarozás során szükségszerűen vagy rendszerint felmerülő fizikai hatásokból eredő rongálódással szemben* kell megóvnia, a fuvarozással általában együtt nem járó fizikai hatásokkal szemben azonban nem.

A küldemény megfelelő csomagolásával összefüggésben utalunk egy, a *konténerfuvarozás* elterjedésével felmerülő elhatárolási problémára. Sokáig gyakorlati viták központi kérdése volt (s néha még ma is az), hogy a konténer csomagolóeszköznek vagy fuvareszköznek minősül-e. Álláspontunk szerint nem lehet kétséges, hogy *a konténer csomagolóeszköz*, ugyanis a fuvareszközökkel sem alkotórészi, sem tartozéki kapcsolatban nem áll. Ráadásul a konténer mint speciális csomagolóeszköz elterjedését éppen az indokolta, hogy lehetővé tette a konténerben elhelyezett küldemény átrakás nélküli fuvarozását akkor is, ha egyébként a küldeményt *eltérő fuvarozási módok* igénybevételével (vagyis különböző fuvareszközökkel) továbbítják. A konténer ezért az ún. *multimodális fuvarozás* során használt fő csomagolási eszközzé vált. Megjegyezzük, hogy a konténerfuvarozás elterjedésével párhuzamosan egyre inkább elterjedtek a *fuvarozási célú bérleti szerződések* is. Gyakran előfordul, hogy a fuvarozó nem a saját, hanem harmadik személy tulajdonában álló konténerben továbbítja a küldeményt. Ilyenkor a csomagolással kapcsolatos kötelezettségek teljesítésére, illetve a csomagolás hibájából (a konténer meghibásodásából) eredő következmények viselésére attól függően köteles a feladó vagy a fuvarozó, hogy a konténer vonatkozásában melyikük kötött bérliként bérleti szerződést. Ez a veszélyviselési szabály értelemszerűen csak a feladó és a fuvarozó belső jogviszonyában érvényesül, annak ugyanis természetesen semmilyen akadályja nincs, hogy a bérelt szállítótartály (konténer) berakás alkalmával fel nem ismerhető hibája miatt bekövetkező károkért a konténer bérbeadója tartozzék kártérítési felelősséggel.<sup>5</sup> Ilyenkor azonban a konténer bérbeadójától követelhető kártérítés nem lesz feltétlenül azonos a konténer bérletjéről követelhető kártérítéssel, hiszen előbbi a konténerbérleti szerződés, utóbbit pedig a – feladó és fuvarozó relációjában kötött – fuvarozási szerződés határozza meg.

---

<sup>5</sup> Lásd a BH1977.289. számon közzétett eseti döntést.

A küldemény továbbítása során esetenként a küldemény *kezelése* is szükségessé válhat. Ez a helyzet például akkor, ha a fuvarozás során elmozdult küldemény tekintetében *rakományigazítás* válik szükségessé, vagy a megrongálódott küldemény *átrakása*, illetve *átcsomagolása* szükséges. A Ptk. – a küldemény megfelelő csomagolásán felül – a feladó kötelezettségévé teszi azt is, hogy a küldemény kezeléséhez szükséges információkat (például a küldemény törékenységét, vagy a küldemények halmozhatóságát) a csomagoláson, vagy – ennek hiányában – magán a küldeményen feltüntesse. A küldemény kezeléséhez szükséges információknak a csomagoláson vagy magán a küldeményen való feltüntetése az ún. *címkézés*. A címkézésre a gyakorlatban azért van szükség, mert előfordulhat, hogy a küldemény kezelését nem a fuvarozó, hanem harmadik személy végzi. Erre tekintettel pedig célszerűbb, ha a kezelési útmutató nem csupán a fuvarozónak kerül átadásra, hanem az esetleges kezelést végző harmadik személyek számára is közvetlenül hozzáférhető.

Fontos kiemelni, hogy ún. *veszélyes áru* fuvarozása esetén a feladót *tájékoztatási többlet-kötelezettség* terheli: abban az esetben, ha a feladó veszélyes árunak minősülő küldeményt kíván fuvarozásra feladni, köteles a fuvarozót a küldemény veszélyességének megjelöléséről, valamint az esetleges veszély elkerüléséhez szükséges információkról előzetesen, de legkésőbb a feladással egyidejűleg tájékoztatni. Abban az esetben, ha a feladó e tájékoztatási kötelezettségét megszegi, a fuvarozó az áru átvételét megtagadhatja.

Előfordulhat azonban, hogy a fuvarozó éppen azért nem tagadja meg a küldemény átvételét, mert a feladó az őt terhelő tájékoztatási kötelezettségnek nem tett eleget. Ebben az esetben a fuvarozó a feladó kötelezettségszegése folytán adott esetben oly módon kezdi meg a veszélyes áru fuvarozását, hogy a küldemény veszélyes jellegéről nincs tudomása. Ha a küldemény veszélyes jellege – feladói tájékoztatás hiányában – csak a küldemény átvételét követően válik nyilvánvalóvá, a fuvarozó köteles erről a körülményről a feladót késedelem nélkül tájékoztatni és a feladótól megfelelő tájékoztatás és utasítást kérni. Abban az esetben pedig, ha a feladó nem ad a küldemény veszélyes jellegére nézve megfelelő tájékoztatást, vagy egyébként – megfelelő biztosíték egyidejű felkínálása mellett – a küldemény továbbítására nézve nem ad egyértelmű utasítást, a fuvarozó a küldemény továbbítására nem köteles, és a szerződést felmondhatja.

Megjegyezzük, hogy a veszélyes áruk fuvarozásának egyes kérdéseit speciális jogszabályok részletesen szabályozzák. Ezek közül – gyakorlati jelentőségükre tekintettel – elsősorban az ún. ADR Egyezményt, valamint az ún. RID Egyezményt kell megemlíteni. A veszélyes áruk fuvarozásának speciális ágazati jogszabályokban történő részletes szabályozására tekintettel a veszélyes áruk fuvarozásának részletekbe menő szabályozására a Ptk.-ban nincs szükség.

## *2. A kísérőokmányok átadása és felhasználása*

A feladót az ún. *kísérőokmányok* tekintetében az a kötelezettség terheli, hogy azokat a fuvarozónak adja át. Kísérőokmánynak azok az okiratok tekinthetők, amelyek a küldemény továbbításához, vagy kezeléséhez szükségesek. Ilyen lehet például a behozatali, illetve kiviteli engedély, eredetigazolás, tranzitengedély, állat- és növény-egészségügyi igazolás, veszélyes anyagnak minősülő vagy katonai felhasználású küldemények speciális kísérőiratai.

A kísérőokmányokkal kapcsolatban a törvény mind a feladó, mind a fuvarozó vonatkozásában megállapít kötelezettségeket: a *feladó* köteles a kísérőokmányokat a fuvarozónak *átadni*, a *fuvarozó* pedig köteles azokat megfelelően *felhasználni*. A kísérőokmányok megfelelő felhasználása körében a fuvarozó köteles például az okmányokat harmadik személyeknek (ideértve például a hatóságokat) szükség esetén bemutatni vagy átadni. A kísérőokmányok felhasználása tekintetében a feladót *utasítási jog* illeti meg. Ebből következik, hogy a



fuvarozó főszabály szerint nem köteles vizsgálni a neki átadott kísérőokmányok tartalmát. Amennyiben azonban a különböző kísérőokmányok és a fuvarlevélre tett bejegyzések, illetve ezek és a küldemény tényleges állapota között külső szemrevételezéssel is megállapítható eltérés észlelhető, arról a fuvarozó köteles késedelem nélkül értesíteni a feladót.

A fuvarjogi gyakorlatban sajnálatos módon nem ritkán előforduló eset, hogy a fuvarozó a neki átadott kísérőokmányokat vagy azok egy részét elveszíti. Ezzel összefüggésben a nemzetközi közúti árufuvarozásra irányadó CMR Egyezmény 11. cikk 3. pontja a fuvarozó bizományosi felelősségét rögzíti. Minthogy a Ptk. e kérdésre nézve speciális szabályt nem tartalmaz, a fuvarozó a neki átadott kísérőokmányok elveszéséből eredő károkért az általános szerződéses jogi szabályok szerint tartozik helytállni.

### *3. A csomagolással, címkézéssel és a kísérőokmányokkal kapcsolatos kötelezettségek megszegésének speciális jogkövetkezményei*

Ha a fuvarozásra történő *felvételkor felismerhető*, hogy a csomagolás nem alkalmas a küldemény megóvására, vagy a küldemény kezeléséhez szükséges információk hiányosak, pontatlanok, továbbá, ha a feladó a kísérőokmányokat nem adja át, a fuvarozó a *küldemény átvételét megtagadhatja*. Ilyen esetben (vagyis, ha az átvétel megtagadása jogos) a küldemény átvételének megtagadásából eredő költségek a feladót terhelik. Ebből következik, hogy akkor, ha a feladó a hiányosságokat utóbb – késedelem nélkül – pótolja, a fuvarozó az eredetileg megállapodott felvételi időpont és a tényleges átvétel időpontja közötti időtartamra *állásdíjat* számíthat fel, azzal, hogy az állásdíj mértékének megállapításakor azt is figyelembe kell venni, hogy a fuvarozó kárenyhítési kötelezettségének eleget tett-e. Abban az esetben pedig, ha a feladó a hiányosságot késedelem nélkül nem pótolja, a fuvarozó *elállhat* a szerződéstől. Ilyenkor a fuvarozó a fuvareszköz esetleges kiállításával kapcsolatosan már felmerült költségeinek megtérítését követelheti.

A bírói gyakorlatában kialakult elvek szerint a csomagolás megvizsgálása a fuvarozó *objektív kötelezettségének* minősül, ezért a fuvarozó az áru feladása és kiszolgáltatása között – a csomagolás sérült volta miatt – keletkezett kárért való felelőssége alól nem mentheti ki magát arra hivatkozva, hogy a feladáskor az áru csomagolásának *külső állapotát* nem tudta ellenőrizni.<sup>6</sup> A fuvarozót terhelő megvizsgálási kötelezettség azonban csak arra terjed ki, hogy a küldemény átvételkor *köteles a csomagolást kívülről megvizsgálni*, és annak *szemrevételezéssel felismerhető* hibájáról, vagy hiányosságáról, valamint a személy- vagy vagyonbiztonságot veszélyeztető jellegéről a feladót tájékoztatni. Mindezekből következően akkor, ha a csomagolás – külső szemrevételezéssel megállapíthatóan – nem megfelelő, ám erről a fuvarozó a feladót nem tájékoztatja, és a küldemény átvételét nem tagadja meg, a csomagolás hiányosságából eredő károk tekintetében a feladó és a fuvarozó között kármegosztásra kerülhet sor. Ilyenkor a fuvarozó kizárólag akkor mentesülhet a felelősség alól, ha a csomagolás külső szemrevételezésére önhibáján kívül nem volt lehetősége (például azért, mert a feladó a szemrevételezést számára nem tette lehetővé), s az ezzel kapcsolatos fenntartását a fuvarlevélre feljegyezte.

A gyakorlatban sokszor előfordul az is, hogy a csomagolás elégtelensége vagy a küldemény kezeléséhez szükséges információk hiányossága csak a *küldemény átvételét követően* – jellemzően a fuvarozás megkezdése után – derül ki. Ilyenkor a fuvarozó köteles ezekről a körülményekről a feladót haladéktalanul tájékoztatni. Ha az értesítés vételét követően a feladó a fuvarozásra kifejezett utasítást nem ad, a fuvarozó a *küldemény továbbítására nem köteles*. Ebben az esetben a feladó köteles intézkedni – akár úgy, hogy megfelelő utasítást ad a fuvarozónak – az esetleg szükségessé váló átcsomagolásról, illetve a fuvarozónak a hiányzó

---

<sup>6</sup> Lásd a BH1992.597. számon közzétett eseti döntést.

információkkal való ellátásáról. Ha a feladó e kötelezettségeit elmulasztja és az árutovábbításra nem ad kifejezetten utasítást, a fuvarozó a szerződést *felmondhatja*. Akkor azonban, ha a feladó a fuvarozó értesítésének vételét követően a küldemény továbbítására kifejezetten utasítást ad, a fuvarozó *megfelelő biztosítékot* kérhet a csomagolás vagy a küldemény kezeléséhez szükséges információ hiányosságából fakadóan esetleg felmerülő kára, illetve harmadik személlyel szembeni esetleges felelőssége tekintetében. Ha a feladó nem ad megfelelő biztosítékot, a fuvarozó a szerződést felmondhatja. Ez a fuvarozót védő új szabály tehát lehetővé teszi, hogy a fuvarozó a feladónak a fuvarozásra adott kifejezett utasítását – a szerződés egyidejű felmondása mellett – *megtagadja*, ha a feladó az utasítás teljesítésével várhatóan felmerülő többletköltségek tekintetében nem ad megfelelő biztosítékot. Nyilvánvalóan számos jogvita központi kérdéseként fog felmerülni, hogy az adott, vagy ígért biztosíték az adott esetben megfelelő biztosítéknak tekinthető-e. Ennek esetről-esetre történő megítélése a bíróságok feladata.

#### *4. A fuvareszköz kiállítása és a küldemény berakása*

A küldemény tényleges fizikai továbbításának megkezdésére csak bizonyos *előkészítő kötelezettségek* teljesítése után nyílik lehetőség. A fuvarozás megkezdését megelőző előkészítő kötelezettségek közül a fuvareszköz kiállítása a fuvarozót, a küldemény fuvareszközre való berakása pedig a feladót terheli.

A *fuvareszköz kiállítása akkor szerződésszerű*, ha a fuvarozásra alkalmas állapotban lévő fuvareszközt a szerződésben meghatározott helyen és időben állítja ki a fuvarozó. A fuvareszköz akkor van *fuvarozásra alkalmas állapotban*, ha megfelel az irányadó jogszabályokban előírt, illetve a feladó által a szerződésben támasztott követelményeknek, és a fuvarfeladat végrehajtására egyébként műszakilag is alkalmas. A fuvareszköz a fuvarozási feladat végrehajtására műszakilag akkor alkalmas, ha – amellet, hogy rendellenesség nélkül, üzemszerűen működik – abban a küldemény rögzítéséről oly módon lehet gondoskodni, amely megfelel a küldemény megóvására vonatkozó általános követelményeknek, és a küldemény megfelelő csomagolása mellett alkalmas a küldemény épségben történő továbbítására. A fuvarozó a fuvareszközt a szerződés szerinti helyen köteles kiállítani. A fuvareszköz kiállítási helyét a szerződési gyakorlatban felrakó-, vagy berakóhelynek nevezik. Ha a szerződésben a fuvareszköz kiállításának idejét a felek pontosan nem határozták meg, a fuvarozó a fuvarozási feladat előkészítéséhez szükséges idő elteltével köteles a fuvareszközt kiállítani.

A fuvarozó a fuvarozás késedelem nélküli megkezdésére irányuló kötelezettségének értelemszerűen csak azt követően tud eleget tenni, hogy a feladó teljesíti a küldeménynek a *fuvareszközre történő berakására* irányuló kötelezettségét. A küldemény berakására irányuló feladói kötelezettség a küldemény fuvareszközön történő megfelelő *elhelyezésére és rögzítésére* terjed ki. A berakás határidejére ugyan a törvény nem tartalmaz kifejezett rendelkezést, a töretlenül érvényesülő bírói gyakorlat szerint a berakást annyi idő alatt kell befejezni, amennyi a megfelelően gondos, intenzív munka mellett – az adott áruféleséget alapul véve – általában szükséges.<sup>7</sup>

Hangsúlyozzuk, hogy a Ptk. a kiszolgáltatás körében a fuvareszközzel való *kirakás* tekintetében *nem ró kötelezettséget a címzettre*. Ennek az a dogmatikai magyarázata, hogy a címzett a fuvarozási szerződésnek nem alanya, így abból rá nézve kötelezettségek sem háramolhatnak. Ezért a törvény csak annyit mond ki, hogy ha a kirakást a címzett nem végzi el, azt a fuvarozó a feladó költségére maga is elvégezheti.

---

<sup>7</sup> Lásd a BH1996.490. számon közzétett eseti döntést.

Miután mind a berakás, mind a kirakás a küldeménynek a *fuvareszközön való mozgatásával* történik, a be- illetve kirakás során gyakran kerül sor a fuvareszköz egyes (elsősorban a küldemény megfelelő rögzítését elősegítő) tartozékainak a használatára. Ez és a fuvarozó árutovábbításban való jártassága együttesen indokolják a Ptk. azon rendelkezését, amely szerint a fuvarozót a be- és kirakás során a *küldemény elhelyezése tekintetében utasítási jog* illeti meg. A fuvarozó számára biztosított utasítási jog ugyanakkor gyakorlatilag azt jelenti, hogy ha a feladó által végzett szakszerűtlen berakás során a fuvarozó elmulasztott a feladónak megfelelő utasítást adni, akkor a *helytelen berakásból eredő károk* tekintetében a feladó és a fuvarozó között *kármegosztásra* kerülhet sor.

#### 5. A feladó elállási joga a fuvarozás megkezdése előtt

A feladó a Ptk. alapján öt megillető ún. *általános elállás jogot* kizárólag a *fuvarozás megkezdéséig* gyakorolhatja. Az általános elállási jog lényege, hogy az a fuvarozó szerződésszegésének hiányában is (tehát feltétel nélkül) gyakorolható. A fuvarozás megkezdése az az időpont, amikor a fuvarozó a *küldemény továbbítását ténylegesen megkezdi*. A feladó az elállási jogot tehát a küldemény fuvarozónak történő átadását követően is mindaddig gyakorolhatja, amíg a fuvarozó az árutovábbítást nem kezdte meg.

Tekintettel arra, hogy a feladó részére az általános elállási jogot a törvény biztosítja, az elállási jog gyakorlása nem minősül jogellenes magatartásnak. Ebből következik, hogy ha a fuvarozónak az elállási jog gyakorlásából eredően kára származik, annak megtérítésére a feladó nem felelősségi alapon köteles. A feladó megtérítési kötelezettsége ilyenkor valójában nem kártérítés, hanem *kártalanítás*. Ebből következően a feladó köteles a fuvarozó részére az elállásig felmerült – tipikusan a fuvareszköz kiállításával kapcsolatos – költségeket és az elállással okozott kárt megtéríteni, azzal azonban, hogy az így kifizetett összeg nem haladhatja meg a fuvardíj összegét. Ezt a megoldást a *káron szerzés tilalmának elve* indokolja, hiszen a Ptk. az elállással érintett fuvarozót nem kívánja kedvezőbb helyzetbe hozni annál, mint amilyen helyzetben akkor lett volna, ha a fuvarjogviszony szerződésszerűen teljesedésbe megy.

### IV. A tényleges árutovábbítás

#### 1. A fuvarozási akadály fogalma és jogkövetkezményei

A fuvarozási szerződés teljesítése a fuvarozás valamennyi létszakában akadályokba ütközhet. Előfordulhat, hogy az akadály már a küldemény fuvarozásra való felvételekor fennáll (például akkor, ha a küldemény csomagolása mások személyét vagy vagyonát veszélyezteti, vagy ha a feladó a berakással késlekedik), de az is elképzelhető, hogy a küldemény fuvarozó általi átvétele és a címzettnek történő kiszolgáltatása közötti időszakban következik be valamilyen olyan körülmény, amely a fuvarfeladat végrehajtását lehetetlenné teszi. Fuvarozási akadály felmerülhet végül a címzettnek történő kiszolgáltatás körében is. A legtágabb értelemben felfogott fuvarozási akadály tehát lehet

- átvételi akadály,
- a fuvarozás során felmerülő akadály (ez a szűkebb értelemben vett fuvarozási akadály), és
- kiszolgáltatási akadály.

Fuvarozási akadály felmerülése esetén a fuvarozó köteles az akadály felmerüléséről a feladót késedelem nélkül *tájékoztatni* és szükség esetén *utasítást kérni*. A fuvarozó értesítési kötelezettsége tehát feltétlen, utasítás kérésére viszont csak *szükség szerint* köteles. Ez utóbbi körben a fuvarozót mérlegelési jog illeti meg, azzal, hogy az utasítás szükségessége tekintetében a feladó érdekeinek figyelembe vételével kell döntenie. Megjegyezzük, hogy ha a

feladó a küldemény mellé kísért rendelt (ún. árukísérő), akkor a feladó utasítási jogát a kísérő közreműködésével is gyakorolhatja. Ha a feladó nem ad utasítást, az ebből eredő károkért felelősséggel tartozik, azzal azonban, hogy a fuvarozó ilyenkor köteles azon intézkedéseket megtenni, amelyek megítélése szerint a legjobban szolgálják az áru felett rendelkezési joggal bíró személy érdekeit.

Fuvarozási akadály felmerülése esetén a fuvarozás szerződés szerinti teljesítésére nincs mód. Ilyenkor elvben két lehetőség adódik: a felek megfelelően módosítják a szerződést oly módon, hogy a fuvarozás a módosított szerződéses tartalomnak megfelelően már teljesíthető legyen, vagy – szerződésmódosítás híján – a fuvarozó által az akadály felmerüléséig teljesített szolgáltatás tekintetében egymással elszámolnak. Az előbbi esetben a módosított tartalmú fuvarjogviszony végül is teljesedésbe megy, és a fuvarozót a módosított tartalmú szerződés szerinti teljes díjazás megilleti. Az utóbbi esetben viszont nyilvánvaló, hogy a fuvarozó az eredetileg kikötött fuvardíj teljes összegére nem tarthat igényt, de – miután a fuvarozási feladatot részben teljesítette – részleges teljesítése főszabály szerint nem maradhat ellenszolgáltatás nélkül: ilyenkor a feladó a fuvardíjnak csupán a fuvarozási akadály felmerüléséig számított arányos részét köteles megfizetni. Az arányos díjfizetési kötelezettség feltétele az, hogy

- a feladó az arányos díj meg nem fizetése esetén gazdagodna, vagy
- a fuvarozó bizonyítja, hogy az akadályt ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje, vagy a kárt elhárítsa.

Mindezek figyelembevételével azt mondhatjuk, hogy a feladó az arányos fuvardíj megfizetésére irányuló kötelezettsége alól jellemzően akkor mentesülhet, ha a fuvarozási akadály a fuvarozó ellenőrzési körében merült fel, vagy ha a fuvarozási akadályra tekintettel a feladó által kötött fedezeti ügylet költsége meghaladja az eredeti fuvar költséget.

## 2. A küldemény feletti rendelkezési jog

A fuvarozási tevékenység sajátja, hogy a fuvarozó a küldemény felett nem szerez dologi jogosultságot (kivéve azt az esetet, amikor a fuvarozó jogszerűen gyakorol a küldemény felett zálogjogot). A fuvarozó tehát harmadik személy javára továbbítja és tartja őrizetében a küldeményt. Ennélfogva a *fuvarozás alatt álló küldemény* a fuvarozás teljes tartama alatt valamely *harmadik személy tulajdonában áll*. Sőt a gyakorlatban az sem ritka, hogy a küldemény feletti tulajdonjog éppen a fuvarozás időtartama alatt száll át (*res in transitu* adásvétele). A fuvarozás tartama alatt tehát a birtokos és a tulajdonos személye szükségképpen elválik egymástól, ami a küldemény feletti rendelkezési jog önálló szabályozását teszi szükségessé. A küldemény feletti rendelkezési jog gyakorlásának szabályai egyfelől védik az árutulajdonos érdekeit, hiszen a küldemény fuvarozásának ténye nem vezethet a tulajdonosi jogok csorbításához. A rendelkezési jog szabályozása másfelől a fuvarozó számára is fontos, hiszen a fuvarozás lebonyolítása során felmerülhetnek olyan körülmények, amelyekre tekintettel a küldemény sorsára nézve utasítást kell kérni. Mindezekre tekintettel feltétlenül szükséges tisztázni azt, hogy a fuvarozóval szemben kit illet meg a küldemény feletti rendelkezési jog.

A küldeménnyel való rendelkezési jog főszabály szerint a *feladót illeti meg*. A feladó rendelkezési joga a *kiszolgáltatásig* áll fenn, vagy addig, *amíg a címzett a küldeménnyel nem rendelkezett*. Az utóbbi fordulatra tekintettel szükséges megvizsgálni azt, hogy a címzett mely időponttól kezdve jogosult a küldeménnyel rendelkezni. A Ptk. értelmében a címzett a küldemény megérkezésére nézve a *fuvarozótól kapott értesítés vételét követően* rendelkezhet a küldeménnyel. Tekintettel arra, hogy a tényleges kiszolgáltatásra csak az értesítés vételét követően kerülhet sor, a feladó rendelkezési joga – a címzett rendelkezésétől függően – akár a

tényleges kiszolgáltatás előtt, akár azt követően is megszűnhet. Előfordulhat ugyanakkor az is, hogy a címzett a küldemény megérkezéséről szóló értesítés vételét követően nem rendelkezik, vagy esetleg az átvételt kifejezett megtagadja. Utóbbi esetben a feladónak a kárenyhítési kötelezettsége körében rendelkeznie kell a küldemény felől.<sup>8</sup> Ez egyben azt is jelenti, hogy ilyenkor a feladó rendelkezési joga egyben *rendelkezési kötelezettségként* is felfogható.

A küldemény feletti rendelkezési jog olyan erős jogosítvány, amely lehetővé teszi a feladó számára azt is, hogy *a fuvarozás megkezdését követően* a fuvarozó részére a szerződésben foglaltaktól eltérő utasítást adjon (például a szerződésben meghatározott kiszolgáltatási hely vagy címzett helyett mást jelöljön meg, az eredetileg meghatározott útvonal helyett másik fuvarozási útvonalat jelöljön ki stb.). Azt az esetet, amikor a feladó a rendelkezési jogával élve ilyen – az eredetitől eltérő – utasítás ad a fuvarozónak, *utólagos rendelkezésnek* nevezzük. Hangsúlyozzuk, hogy az utólagos rendelkezés körében a feladó a küldemény felett jogosult rendelkezni, tehát kizárólag olyan utasítást adhat, amely a kifejezetten és közvetlenül a küldemény jogi sorsára hat ki. Ebből következően a feladó nem jogosult az utólagos rendelkezési jogára hivatkozva a fuvarozási szerződés bármely tetszőleges rendelkezését egyoldalúan módosítani (nem jogosult például arra, hogy utólag egyoldalúan kisebb fuvardíjat állapítson meg, vagy a fuvarozási határidőt lerövidítse).

A gyakorlat azt mutatja, hogy a feladó sokszor valamely lényeges körülménynek a szerződéskötést követően beálló megváltozására tekintettel kényszerül utólagos rendelkezést adni, sőt nem ritkán arról van szó, hogy a feladó – a fuvarozó erre irányuló kérésére – kifejezetten köteles utasítást adni (például fuvarozási akadály felmerülése esetén). Ez utóbbi tényállásra tekintettel rögzíti a Ptk., hogy a feladó rendelkezési joga gyakorlásának szabályait a fuvarozó által a feladótól kért, de meg nem kapott utasítás esetén is alkalmazni kell.

Tekintettel arra, hogy utólagos rendelkezésre tipikusan a fuvarozó érdekkörén kívüli okból kerül sor, az utólagos rendelkezéssel kapcsolatban esetleg felmerülő többlet-terhet a törvény a feladóra telepíti. Ennek megfelelően akkor, ha az utólagos rendelkezés a fuvarozás teljesítését a fuvarozó számára terhesebbé tenné, a fuvarozó annak teljesítését *megfelelő biztosíték adásához kötheti*. Abban az esetben pedig, ha a feladó nem ad megfelelő biztosítékot, a fuvarozó a *kereskedelmi ésszerűség* követelményei szerint, a feladó és a címzett érdekeit is figyelembe véve köteles eljárni. Ezt – a széleskörű bírói mérlegelésnek teret engedő – szabályt a Ptk. annyiban konkretizálja, hogy kimondja: a fuvarozó ebben a körben – vagyis akkor, ha az utólagos rendelkezésre tekintettel a feladótól kért biztosítékot nem kapja meg – akár *a küldemény értékesítésére is jogosult*, amely esetben az értékesítés tényéről köteles a feladót értesíteni. A Ptk. értelmében az értékesítést a kereskedelmi ésszerűség követelményeinek megfelelő értékesítésnek kell tekinteni akkor, ha arra az értékesítés időpontjában érvényes áron tőzsdei kereskedelembe vagy a küldemény kereskedelmi forgalma során általában alkalmazott, az adott piacon szokásos módon került sor.

### 3. Értesítés a küldemény megérkezéséről

Jóllehet, a címzett a fuvarozási szerződésnek formálisan nem alanya, ez nem jelenti azt, hogy a Ptk. egyáltalán ne védené a címzettnek a küldemény megfelelő kiszolgáltatáshoz fűződő érdekét. A címzett érdekeit a törvény kétféleképpen részesíti védelemben: egyfelől úgy, hogy a címzetre jogokat ruház, másfelől pedig úgy, hogy a címzettel szemben a fuvarozót kötelezettségekkel terheli. Mindezt az indokolja, hogy a fuvarozási szerződés célja végső

---

<sup>8</sup> Lásd a BH1985.273. számon közzétett eseti döntést.

oron nem más, mint a küldemény címzettnek történő kiszolgáltatása, s ráadásul a címzett az esetek nagy részében egyben a küldemény tulajdonosa, vagy legalábbis annak várományosa.

Annak érdekében, hogy a szerződésszerű kiszolgáltatás előkészítéséhez szükséges teendőket a címzett elláthassa (vagyis a küldemény átvételére felkészülhessen), a fuvarozó köteles a küldemény megérkezéséről a címzettet késedelem nélkül értesíteni. A címzett megfelelő időben történő értesítése ugyanis elengedhetetlen ahhoz, hogy a kiszolgáltatáshoz esetleg szükséges teendőket (daru megrendelése, rakodómunkások, kárszakértő megbízása, raktárterület bérlete, stb.) a címzett elvégezhesse, vagy elvégeztethesse.

A Ptk. arra is lehetőséget biztosít, hogy a címzett már a küldemény megérkezéséről kapott *értesítés vételét megelőzően* is utasítást adjon a fuvarozónak. Hangsúlyozzuk azonban, hogy a törvény ebben a körben kizárólag *utasítási jogot* biztosít a címzettnek, rendelkezési jogot azonban nem. Ez az utasítási jog azonban többszörösen *korlátozott*: egyfelől csak olyan tartalmú utasítást adhat a címzett, amely nem ellentétes a feladó által adott utasítással, másfelől pedig akkor, ha címzett által adott utasítás terhesebbé tenné a fuvarozó kötelezettségeit, a fuvarozó az utasítás teljesítését megfelelő biztosíték adásához kötheti. A biztosíték megfelelőségének megítélése a bírói mérlegelés körébe tartozó kérdés. Jelezzük ugyanakkor, hogy álláspontunk szerint ezzel összefüggésben a címzetti utasítás következtében a fuvarozóra háruló *többlet-teher értékéből* (vagyis: az utasítás folytán felmerülő igazolt többlet-költségből) kell kiindulni, s így csak az ennek mértékéhez igazodó biztosíték tekinthető megfelelőnek.

## **V. A fuvarozói igények dologi biztosítéka: törvényes zálogjog**

A fuvarozót a Ptk. alapján ún. *törvényes zálogjog* illeti meg. A zálogjog törvényen alapuló jellegéből két egymással ellentétes előjelű következtetés adódik: egyfelől az, hogy a fuvarozót a zálogjog akkor is megilleti, ha zálogjogát jogügyleti úton (szerződésben) nem kötötte ki, másfelől pedig az, hogy – tekintettel a jogszabályi rendelkezés diszpozitivitására – a fuvarozási szerződésben a felek a fuvarozó törvényes zálogjogát természetesen *kizárhatják*.

A zálogjog által biztosított fuvarozói követelések: a *fuvardíj*, valamint a fuvarozás ellátásával összefüggésben felmerült – és a fuvarozó által jogszerűen követelhető – *költségek*. A fuvardíj és az adott esetben érvényesíthető költségtérítés iránti igény együttes összege határozza meg a zálogjog terjedelmét.

Fontos hangsúlyozni, hogy a fuvarozót megillető törvényes zálogjog *nem csupán a küldeményt terheli*, hanem mindazon dolgokat is, amelyek a fuvarozással kapcsolatban a fuvarozó birtokába kerültek, illetve amelyek felett a birtokában lévő okmányok révén rendelkezni tud. Az utóbbi szabály tehát elvben lehetővé teszi a fuvarozó számára azt is, hogy olyan dolgon gyakorolja zálogjogát, amely egyébként *nincs a birtokában*. Megjegyezzük ugyanakkor, hogy a zálogjogi igényérvényesítést a birtokon kívüliség a gyakorlatban nagymértékben megnehezíti, ezért a fuvarozók az esetek zömében a ténylegesen a birtokukban lévő küldemény felett gyakorolják zálogjogukat.

A *zálogjog terjedelmével* összefüggésben kiemelt jelentőségű az, hogy a fuvarozó törvényes zálogjoga nem csupán az abból a szerződésből eredő díj- és költségigény biztosítására szolgál, amely alapján a fuvarozó a zálogjoggal terhelt küldeményt a birtokában tartja. Ez az ún. *inkonnex zálogjog*, amelynek lényege, hogy az nem kizárólag az adott (a zálogjoggal terhelt dolog továbbítására irányuló) szerződésből, hanem a feladó és a fuvarozó közötti valamennyi fuvarozási szerződésből eredő lejárt díj- és költségkövetelés biztosítékául szolgál.

## VI. A fuvarozási szerződés megszegéséért viselt felelősség

### 1. A fuvarozó felelőssége

A Ptk. *általános szerződészegési szabályaira* tekintettel a fuvarozó a szerződés megszegése esetén kizárólag akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy

- a szerződészegést ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, és
- nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa.

A Ptk. szabályozási koncepciója egyebekben abból indul ki, hogy a fuvarozó szerződészegésért viselt felelősségének részletszabályait az egyes speciális (nemzetközi, illetve nemzeti) ágazati fuvarjogi jogszabályok tartalmazzák, s ezért nincs szükség arra, hogy az ebben a vonatkozásban szubszidiárius (kiegészítő, mögöttes) szabályozást tartalmazó Ptk. bizonyos keretszabályokon túl további rendelkezéseket is lefektessen. A Ptk. a fuvarozó felelősségére nézve az általános szerződészegési szabályokhoz képest *három kérdéskör* – a *felelősségkorlátozás*, a *multimodális fuvarozás*, valamint a *kártérítés terjedelme* – tekintetében tartalmaz speciális rendelkezéseket. Ebből következően a fuvarozó felelősségére egyebekben a szerződészegés általános szabályait kell megfelelően alkalmazni.

A *felelősségkorlátozás* tekintetében a Ptk. annyit rögzít, hogy a fuvarozó a *szándékosan okozott*, továbbá az *emberi életet, testi épséget vagy egészséget megkárosító szerződészegéseken* túl a *súlyos gondatlansággal okozott* károkért való felelősségét sem zárhatja ki és nem is korlátozhatja.

Gyakorlati szempontból rendkívül fontos, hogy a törvény kifejezett rendelkezést szentel az ún. *multimodális fuvarozás* során bekövetkező károkért való felelősség kérdésének. Multimodális fuvarozásról akkor van szó, ha a küldemény továbbítására több *különböző fuvarozási mód* (például tengeri és vasúti, vagy légi és közúti fuvarozás) igénybevételeével kerül sor. Tipikusan ez a helyzet az ún. *konténerfuvarozás* során. Ilyenkor a felelősségi kérdésekre főszabály szerint *az adott fuvarozási ágazatban irányadó speciális jogszabály* az alkalmazandó. Gyakran előfordul azonban, hogy a kiszolgáltatáskor észlelt *árukár bekövetkezésének időpontja nem állapítható meg* egyértelműen. Ilyen esetben bizonytalanná válik, hogy a fuvarozó felelősségére melyik speciális ágazati jogszabályt kellene alkalmazni, hiszen nem bizonyítható, hogy a kár melyik fuvarszakasz során következett be. Ezt a problémát oldja fel a Ptk. azzal, hogy kimondja: ha a kár bekövetkezésének helye nem állapítható meg, a fuvarozó felelősségét a Ptk. szabályai alapján kell elbírálni, és nem az egyébként irányadó ágazati jogszabály szerint.

Fontos végezetül hangsúlyozni, hogy a Ptk. átvette a CMR Egyezmény 20. cikkében szabályozott ún. *elveszési vélelem* intézményét. Eszerint a küldemény akkor minősül elveszettnek, ha azt a fuvarozó a *kiszolgáltatási határidő lejártát követő harminc napon belül nem szolgáltatja ki*. Ebben az esetben a fuvarozóval szemben az áru elveszése miatt érvényesíthető szerződészegési jogkövetkezmények alkalmazhatók. Akkor azonban, ha a küldemény a kártérítés megfizetése után *előkerül*, a fuvarozó köteles a feladót értesíteni, és a feladó jogosult a küldeménnyel rendelkezni.

### 2. A feladó felelőssége

A Ptk. önálló rendelkezést szentel a feladó szerződészegésért viselt felelősségének. Eszerint a feladó minden olyan kárért felel, amely a csomagolás hiányosságából, a küldeménnyel kapcsolatos adatok, információk és okmányok hiányából, hiányosságából vagy pontatlanságából származik. Hangsúlyozzuk ugyanakkor, hogy ez csupán *példálózó*

*felsorolás*, tehát a jogalkotó csupán a feladó által elkövethető *tipikus szerződésszegési eseteket* rögzíti. Ebből következően természetesen nincs akadálya annak, hogy a feladó felelősségét a szerződésből eredő bármely más kötelezettsége megszegése esetén az általános szerződésszegési szabályok alapján megállapítsák. Ezzel összefüggésben – gyakorlati jelentőségükre tekintettel – elsősorban azokat az eseteket emeljük ki, amelyekben a feladó – a fuvarozó erre irányuló kifejezett kérése ellenére – nem ad utasítást, vagy a küldeménnyel egyébként nem rendelkezik, és e mulasztásából a fuvarozónak kára származik.

## **VII. A fuvarozási szerződésből eredő igények elévülése**

A fuvarozási szerződésekből eredő igények *nem az öt éves általános elévülési idő*, hanem az annál rövidebb *egy éves speciális elévülési idő* alatt évülnek el. Hangsúlyozzuk, hogy e speciális elévülési idő a fuvarozási szerződésből eredő *valamennyi követelés tekintetében irányadó*, tehát a fuvarozóval és a feladóval szembeni követelések egyaránt egy év alatt évülnek el.

A Ptk. – a nemzetközi fuvarjogi egyezmények megoldását mintának tekintve – az egyéves elévülési idő alkalmazhatóságát azonban korlátozza: kimondja ugyanis, hogy a *szándékosan vagy súlyos gondatlansággal okozott károkkal összefüggésben* keletkező igények elévülésére a speciális (egy éves) elévülési idő nem alkalmazható. Mindez gyakorlatilag azt jelenti, hogy ha akár a feladó, akár a fuvarozó a fuvarozási szerződés szándékos vagy súlyosan gondatlan megszegésével a másik félnek kárt okoz, akkor ez utóbbinak az ebből eredő követelésének az elévülésére az *általános öt éves elévülési idő* az irányadó.

Az elévülés akkor kezdődik, amikor a küldeményt a címzettnek *kiszolgáltatják*. A kiszolgáltatás időpontja az az időpont, amikor az arra jogosult személy (címzett) magát a küldeményt és az ahhoz kapcsolódó – kiszolgáltatáshoz szükséges – okmányokat a fuvarozótól a rendeltetési helyen átvette. Azon igények tekintetében, amelyek éppen a *kiszolgáltatás elmaradásából* erednek (például elveszés vagy megsemmisülés esetén) az elévülés akkor kezdődik, amikor a küldeményt a szerződés értelmében a címzett részére *ki kellett volna szolgáltatni*.

Korábban a *multimodális* fuvarozási gyakorlatban gondot okozott annak megítélése, hogy ha a küldeményt az egyik fuvarozási mód igénybevétele után nyomban átrakják, és más módon továbbítják a címzett részére, akkor az előbbi fuvarszakaszhoz kapcsolódó követelések elévülése már annak befejezésekor vagy csak a címzettnek történő kiszolgáltatáskor kezdődik. A Ptk. egyértelművé teszi, hogy a multimodális fuvarozás különböző fuvarozási szakaszaival kapcsolatos követelések elévülése *egységesen a címzettnek való kiszolgáltatással kezdődik*.



### **Felhasznált irodalom:**

- Bán Dániel: A fuvarozás. In: Osztovits András (szerk.): A Polgári Törvénykönyv Magyarázata. Opten, Budapest, 2011
- Bán Dániel: Fuvarozási szerződés. In: Csehi Zoltán (szerk.): Az új Polgári Törvénykönyv magyarázata. Kommentár a 2013. évi V. törvényhez. Menedszer Praxis, Budapest, 2014
- Martonyi János: Elhatárolási kérdések a fuvarozás és a szállítmányozás köréből. Jogtudományi Közlöny, 1980/9.
- Patassy Benedek: A szállítmányozás és a fuvarozás integrálódásának folyamata. Magyar Jog, 1982/5.